

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Periodical Part, Published Version

Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hg.) Mitteilungsblätter 21

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/106873>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hg.) (1976):
Mitteilungsblätter 21. Nürnberg: DKSV.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

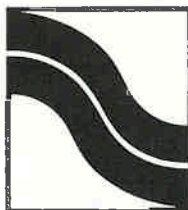
Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



Mitteilungsblätter
Juli 1976
Nummer 21

**Deutscher Kanal-
und Schiffsverkehrsverein
Rhein-Main-Donau e. V.
Nürnberg**
Geschäftsstelle:
Marienplatz 4
8500 Nürnberg
Telefon: 09 11/22 66 46



Ein Jahr des Tausziehens, aber auch ein Jahr des Erfolges

„Der Deutsche Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau eV blickt auf ein Jahr des Tausziehens, aber auch auf ein Jahr des Erfolges und der internationalen Anerkennung zurück“ stellte der Erste Vorsitzende, OBM Senator Dr. Andreas Urschlechter, bei der Mitgliederversammlung 1976 im „Herzogsaal“ der Oberpostdirektion Regensburg fest.

Mit vereinten Kräften sei es jedoch gelungen, den weiteren Ausbau des Europakanals von Nürnberg nach Regensburg im vorgesehenen Standard zu sichern.

Die Mitgliederversammlung in Regensburg am 21. Juni 1976 war von etwa 170 Mitgliedern, Freunden und Förderern des Kanalvereins besucht. An ihr nahmen führende Persönlichkeiten aus der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern und zahlreiche ausländische Gäste teil.

Der Österreichische Kanal- und Schiffsverkehrsverein war von seinem Präsidenten, Bundesminister a. D. Dr. Vinzenz Kotzina, repräsentiert.

Vertreter aus den COMECON-Ländern bekundeten ihr Interesse an den Problemen der Rhein-Main-Donau-Verbindung. Das Ereignis fand seinen Niederschlag in Presse und Fernsehen.

Für die gastgebende Stadt begrüßte BG Dr. Albert Schmid die Mitglieder und Gäste. Er hob die historische Verbundenheit mit den aktuellen Fragen um die Europa-Wasserstraße hervor.

In diesem Mitteilungsblatt geben wir die Ausführungen vom Bayerischen Staatsminister des Innern, Dr. Bruno Merk, wieder, der das Hauptreferat in der Mitgliederversammlung hielt.

Außerdem bringen wir einen Beitrag von Direktor Dr. Horst Erbguth, Vorstandsmitglied der Bayerischen Lloyd Schiffsverkehrs-

AG, der sich mit „Aspekten der deutschen Donauschifffahrt“ beschäftigt.

Ein weiterer Artikel von Kapitän i. R. Wilhelm Frohschammer, Prokurist i. R. der Bayerischen Lloyd Schiffsverkehrs-AG, stellt den Bayerischen Lloyd in Vergangenheit und Gegenwart dar.

Die Redaktion

Der Ausbaustandard der Europa-Wasserstraße ist gesichert

Von Dr. Bruno Merk,
Bayerischer Staatsminister des Inneren

Die Idee einer Verbindung der großen europäischen Flußgebiete Rhein und Donau ist uralte. Sie läßt sich von den Arbeiten an der Fossa Carolina unter Karl dem Großen über den 30jährigen Krieg bis zu Napoleon verfolgen. Sie wurde aber zum ersten Male unter König Ludwig I von Bayern verwirklicht, der den nach ihm benannten Kanal in den Jahren 1835—45 errichten ließ. Daß diese Wasserstraße die Erwartungen nicht erfüllte, lag weniger an dem damaligen Siegeszug der Eisenbahn als vielmehr an dem unzureichenden Ausbaustandard der Anschlußgewässer. Der Main war nur begrenzt schiffbar und in der Donau unterband die Steinerne Brücke in Regensburg den Durchgangsverkehr.

Trotz dieses Rückschlages wurde das Streben nach einer leistungsfähigen Rhein-Donau-Verbindung zu Beginn unseres Jahrhunderts intensiviert. Es ist vor allem dem Deutschen Kanal- und Schiffsahrtsverein — damals noch unter anderem Namen — zu verdanken, daß die Planungen, vor allem das Suchen nach der wirtschaftlichsten Trasse, fortgeführt werden konnten, obwohl die damalige Kammer der Abgeordneten die Finanzierung der Projektarbeiten abgelehnt hatte.

Nach dem 1. Weltkrieg war es dann endlich soweit. Im Staatsvertrag vom 13. Juni 1921 verpflichteten sich das Reich und Bayern, den Plan der Main-Donau-Wasserstraße baldigst zu verwirklichen. Die Ausführung wurde der Rhein-Main-Donau AG übertragen. Mit den Arbeiten konnte begonnen werden.

Nach dem 2. Weltkrieg waren zwei Entscheidungen für die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Wasserstraßennetzes von grundsätzlicher Bedeutung. Zum einen untersuchten drei Gremien — die 1953 gegründete Europäische Ver-

kehrsminister-Konferenz (CEMT), die 1958 gegründete Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und die 1960 ins Leben gerufene Wirtschaftskommission (ECE) in Genf — welche Wasserstraßen notwendig sind, um die nationalen Netze zu einem einheitlichen Wasserstraßennetz zusammenzuschließen. Die Rhein-Main-Donau-Kanalisation als Verbindung des Donauraumes mit dem Rheinstromgebiet wurde als einziges Projekt von allen drei Gremien gefordert.

Die zweite bedeutende Leistung war die Klasseneinteilung der europäischen Wasserstraßen mit dem Ziel, sie technisch zu vereinheitlichen. Man war sich klar, daß ein europäisches Wasserstraßennetz nur dann sinnvoll ist, wenn es nach einheitlichen technischen Grundsätzen ausgebaut wird. Allein auf diese Weise wird der Binnenschiffahrt ein freizügiger Verkehr mit großen Schiffsgefaßen auf lange Entfernungen möglich. Die Wasserstraßen wurden in fünf Klassen eingeteilt; ihnen sind bestimmte Schiffsgrößen und Tonnagebegrenzungen zugeordnet. Man einigte sich auch, daß Wasserstraßen von internationaler Bedeutung mindestens der Klasse IV zu entsprechen haben und den freizügigen Verkehr von Schiffen mit den Abmessungen des Europa-Kahnes gestatten müssen. Dieser Europa-Kahn hat eine Länge von 80 m, ist 9,50 m breit und trägt bei einer Abladetiefe von 2,50 m 1350 to.

Die rasche technische Entwicklung bei den Verkehrsmitteln, vor allem aber der Zwang zur Rationalisierung des Transportvorganges und zur Einsparung der ungewöhnlich gestiegenen Lohnkosten, führten dazu, daß die Schubschiffahrt in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewann. In Anlehnung an den Europa-Kahn wurde

dabei für die Wasserstraßenklasse IV ein Schubleichtertyp Europa I von 70 m Länge, 9,50 m Breite und 2,50 m Abladetiefe genormt. Für den Rhein wurde zudem ein Schubleichter Europa II mit $76,50 \times 11,40$ m und mit einem maximalen Tiefgang von 3,50 m standardisiert.

Von dem künftigen europäischen Wasserstraßennetz wird also verlangt, daß es aus möglichst großen, gleichwertig ausgebauten Streckenabschnitten besteht, die den Erfordernissen der modernen Schifffahrt und damit auch der Schubschifffahrt gerecht werden. Inwieweit entspricht nun die Europastraße Rhein-Main-Donau diesen Anforderungen?

Der Rhein ist seit dem Ausbau des Binger Loches bis zur Mainmündung mit Verbänden bis zum Vierer-Schubverband befahrbar. Es ist geplant, ihn auf der Strecke Emmerich—Koblenz für Sechser-Verbände befahrbar zu machen.

Der Main kann von der Mündung bis Offenbach mit Zweier-Schubverbänden befahren werden. Die Strecke Offenbach—Aschaffenburg wird seit 1963 in einer zweiten Ausbaustufe auf die gleiche Leistungsfähigkeit ausgebaut.

Bei Aschaffenburg beginnt das bayerische Teilstück der Europa-Wasserstraße. Die in den Jahren von 1926—1940 ausgebaute Strecke von Aschaffenburg bis Würzburg genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Sie hat nur eine Fahrwassertiefe von 2,50 m und teilweise enge Kurvenradien, die ein Befahren mit dem in sich starren Schubverband nicht erlauben. Der Bund beabsichtigt, das Fahrwasser auf drei Meter zu vertiefen und die scharfen Krümmungen abzuflachen. Die Arbeiten sollen zeitlich mit dem Ausbau der Strecke Offenbach—Aschaffenburg koordiniert werden und vor der Inbetriebnahme

der Main-Donau-Verbindung abgeschlossen sein.

In den Jahren von 1947 bis 1962 wurde der Main von Würzburg bis Bamberg zur Schifffahrtsstraße ausgebaut. Dieses Teilstück entspricht im wesentlichen bereits den heutigen Forderungen der Schifffahrt. Bei der Dimensionierung der reinen Kanalsstrecke von Bamberg bis Kelheim leistete die Rhein-Main-Donau AG bahnbrechende Arbeit. Sie legte frühere Entwürfe beiseite und beauftragte die Hamburgische Schiffbauversuchsanstalt, in Modellversuchen zu ermitteln, welcher Kanalquerschnitt den Motorschiffen vom Europa-Schiffstyp wirtschaftliche Geschwindigkeiten und einwandfreies Begegnen gestattet. Als zweckmäßigster Querschnitt wurde ein Profil mit 55 m Wasserspiegelbreite, vier Meter Wassertiefe und 1 : 3 geneigten Böschungen empfohlen. Dabei ergab sich für das auf 2,50 m voll abgeladene Europaschiff ein Faktor n — das ist das Verhältnis von Kanalquerschnitt zu benetztem Schiffsquerschnitt — von 7,4. Erst 1968 wurde dieser Querschnitt von der ECE als Regelquerschnitt der Klasse IV anerkannt und für künftige Wasserstraßen von europäischem Interesse empfohlen.

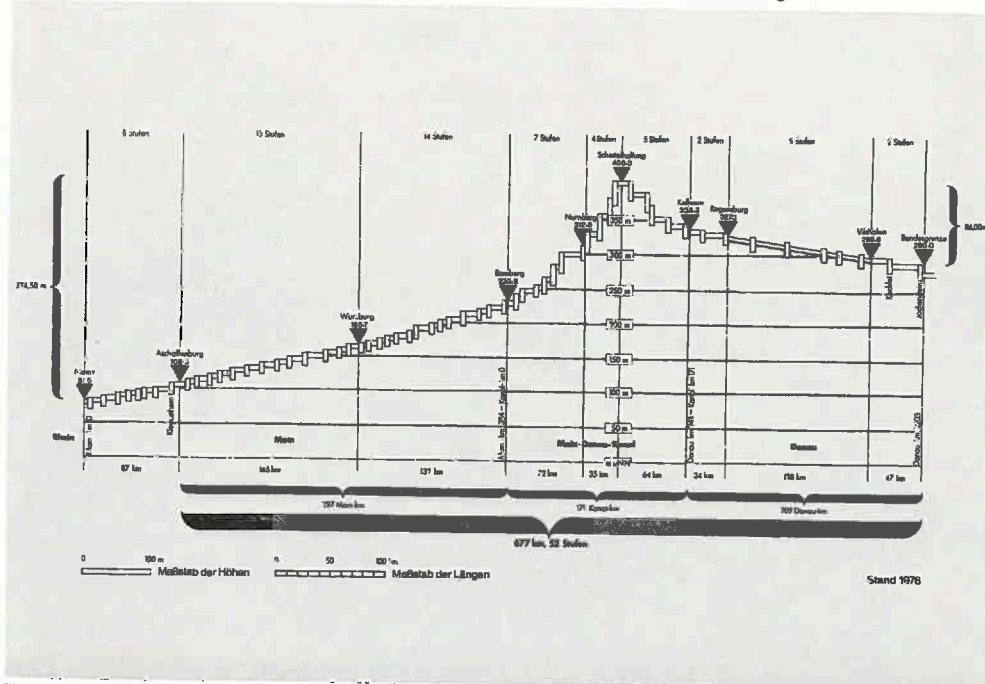
Die Schleusen erhalten wie am Main eine Breite von zwölf Meter; ihre Länge wird jedoch von 300 m am Main auf 190 m am Kanal reduziert, da mit langen Schleppzügen nicht mehr zu rechnen ist. Mit diesen Maßen wurde inzwischen die Strecke von Bamberg nach Nürnberg ausgebaut und 1972 in Betrieb genommen.

An der bayerischen Donau ab Regensburg wurde 1921 mit der Niedrigwasserregulierung begonnen, die auf eine Fahrwasserrinne von 70 m Breite und eine Tiefe von zwei Metern bei mittlerer Niedrigwasserführung ausgelegt war. Zur Besei-

tigung der gefährlichen Kataraktenstrecke für die Schifffahrt am Kachlet wurde dort eine Staustufe errichtet und 1927 in Betrieb genommen. In den Jahren 1952–56 folgte als deutsch-österreichisches Gemeinschaftswerk die Stufe Jochenstein, die die Donau bis zum Kachlet einstaut. Die 1969 vollendete Niedrigwasserregulierung zwischen Regensburg und Vilshofen befriedigt nicht. Sie genügt den Anforderungen der modernen Schifffahrt nicht; außerdem tieft sich die Sohle als Folge der Störung des Geschiebehauhalts laufend ein. Der Bund und Bayern kamen deshalb im sog. Duisburger Vertrag vom

16. September 1966 überein, eine Schleusentreppe mit voraussichtlich fünf Stufen zwischen Regensburg und Vilshofen zu errichten. Der Empfehlung der Donaukommission, Doppelschleusen von je 24 m Breite und 230 m Länge zu bauen, sollte insoweit nachgekommen werden, als zunächst nur jeweils eine Schleuse mit diesen Abmessungen erstellt wird. Bei den Stufen Kachlet und auch noch Jochenstein wurden bereits Doppelschleusen eingebaut.

Schien nach Erreichen des Ausbauzieles Nürnberg in der Kanalstrecke und vor allem nach Fortführung der Ausbauarbei-

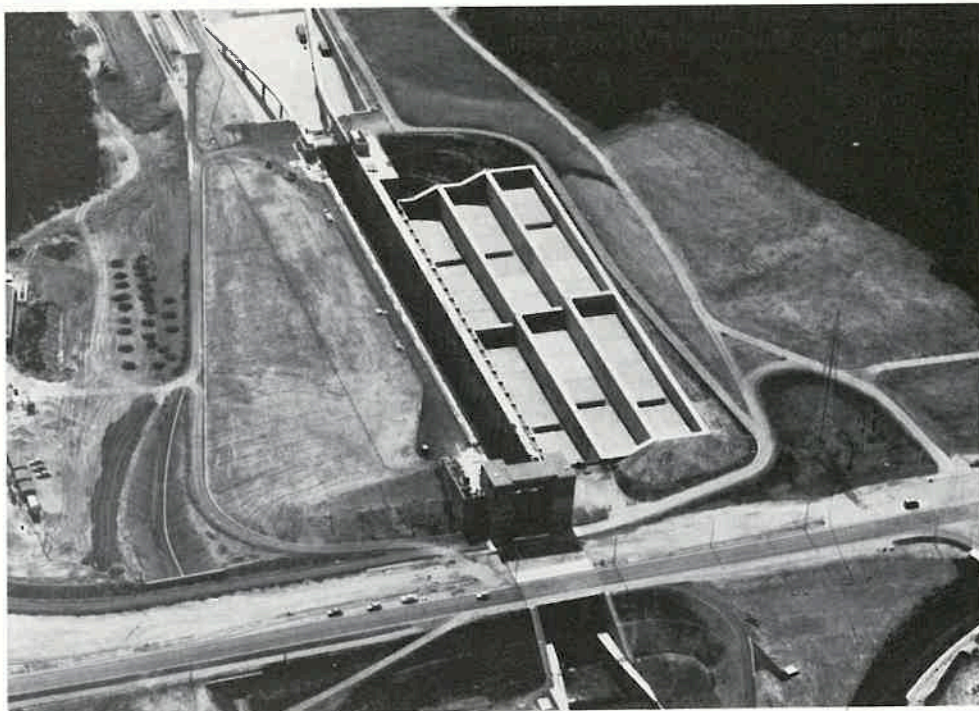


Ein Höhenplan der Europa-Wasserstraße Rhein-Main-Donau: die Skizze macht deutlich, daß der Kanal auf der Strecke zwischen Nürnberg und Kelheim seinen höchsten Punkt erreicht. Die Scheitelhaltung liegt bei 406 Meter über Normalnull (Nürnberg: 312,5 über NN; Kelheim 338,2 über NN).

ten südlich Nürnberg bis Kelheim die wechselvolle und manchmal schon hoffnungslos erscheinende Diskussion um den Weiterbau des Kanals endgültig abgeschlossen und zugunsten des Europakanals entschieden, so brachte doch die durch die letzte Rezession bedingte Finanznot der öffentlichen Hand noch einmal Alarmstufe eins für den Kanal. Dabei ging es zwar nicht mehr um die Frage des Weiterbaus, wohl aber darum, sogar durch Abstriche an den Abmessungen des Kanals und der Schleusen im weiteren

Ausbau möglichst hohe „Einsparungsbeträge“ zu erreichen. Daß das für den Kanal fast genau so tödlich gewesen wäre wie der Stopp der Arbeiten, brauche ich wohl nicht näher auszuführen.

Die 1975 vom Bundesverkehrsministerium angestellte Kosten-Nutzen-Untersuchung ergab für die „Schiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau“, daß der voraussichtliche Nutzen angeblich nur etwa die Hälfte der aufzuwendenden Kosten erreiche. Bayern hat nach gewissenhafter Prüfung sowohl die verwendeten Grundlagen und Annah-



Die Sparschleuse Eibach am Südrand des Staatshafens Nürnberg ist weitgehend fertiggestellt. Mit 190 Meter Länge, 12 Meter Breite und 19,5 Meter Stufenhöhe liegt sie am Beginn des Aufstiegs vom Nürnberger Hafen zur Scheitelhaltung. Die reinen Baukosten für diese Schleuse mit Vorhäfen, drei Sparbecken und einer kleinen Pumpstation liegen bei 43 Millionen Mark.

men als auch das Ergebnis dieser Kosten-Nutzen-Untersuchung als tatsachenfremd abgelehnt. Inwieweit beim Quantifizieren der Vor- und Nachteile des Kanalbaus vor allem in der Konkurrenz zur Schiene sich die Fachleute der anderen Abteilung des Verkehrsministeriums bei dieser Untersuchung durchgesetzt haben, kann nur vermutet, aber wohl nicht bewiesen werden.

Wenngleich der Bund sich wenigstens formell auf den Standpunkt stellen könnte, im Vertrag nur zum Kanalbau als solchem, aber nicht zu bestimmten Ausbaugrundsätzen mit verpflichtet zu sein, konnten

wir doch zwischen Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, der Rhein-Main-Donau AG und des Landes Bayern über alle technischen Einsparungsmöglichkeiten verhandeln und am Ende sogar Einigung erzielen.

Bayern stimmte dabei sofort allen Sparmaßnahmen zu, die die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße nicht schmälern oder die später nachgeholt werden können. Es hat jedoch mit Nachdruck alle Veränderungen des technischen Standards abgelehnt, die zu irreparablen Leistungseinbußen des Kanals geführt hätten. Hierbei ging es um



Die Arbeiten an der Schleuse Leerstetten (sie folgt der Schleuse Eibach) machen gute Fortschritte. An diesem Bauwerk mit 24,67 Meter Stufenhöhe entstanden im Jahr 1975 die Kammersohle und Teile der Häupter, Kammermauern und Sparbecken.

1. die Verringerung des Querschnitts der Kanalstrecke Nürnberg-Kelheim vom 55 m auf 44,5 m oder vergleichsweise auf 47 m oder 53 m

2. die Verkleinerung der Schleusen in der Donau-Strecke Regensburg-Vilshofen von 24 m \times 230 m auf zunächst 12 m \times 190 m, später auf 12 m \times 230 m.

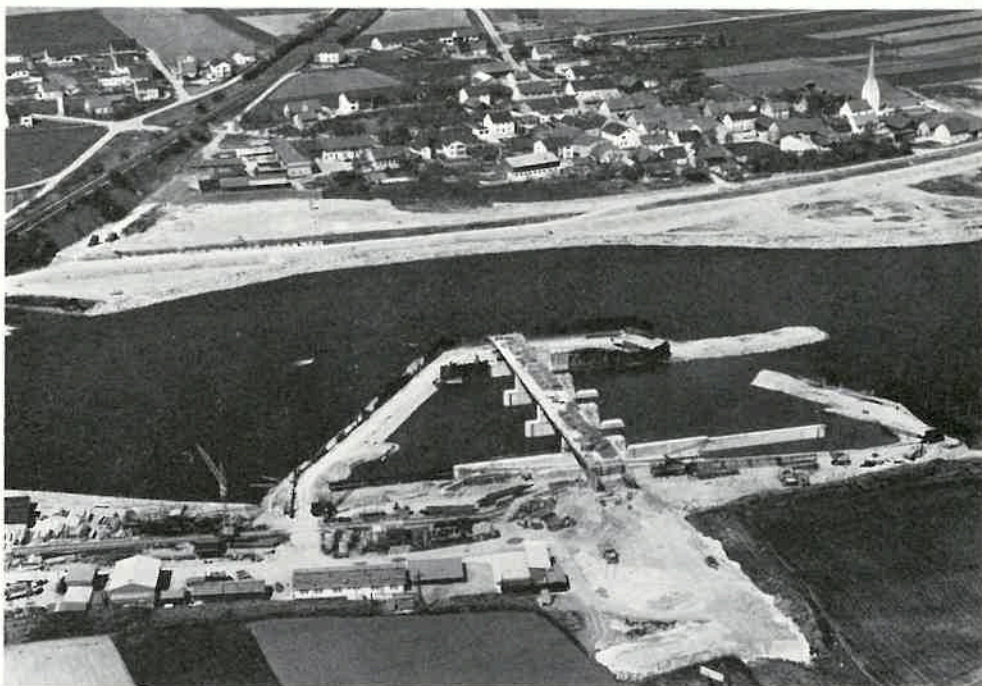
Die Querschnittsverringerung hätte für die Schifffahrt bedeutet:

- a) geringere Fahrgeschwindigkeiten,
- b) längere Schleusungszeiten,
- c) die Ausschaltung von Überholungen,
- d) die Beschränkung des Begegnungsverkehrs,

e) die Beschränkung der Abladetiefe wegen Erhöhung der Sunkerscheinungen,

f) erhöhte Havariegefahr, ebenfalls wegen der größeren Sunkwellen.

Für uns bestand von Anfang an kein Zweifel, daß die durch die Verringerung der Ausbaubreite erzielbaren Einsparungen wieder aufgehoben, wenn nicht gar überschritten durch die Belastungen für die Schifffahrt bzw. die Mehraufwendungen für zusätzliche Ausgleichsbecken und größere Kanaltiefe würden, um die Gefahren für die Schifffahrt bei geringerer Breite zu vermindern. Von den Konsequenzen



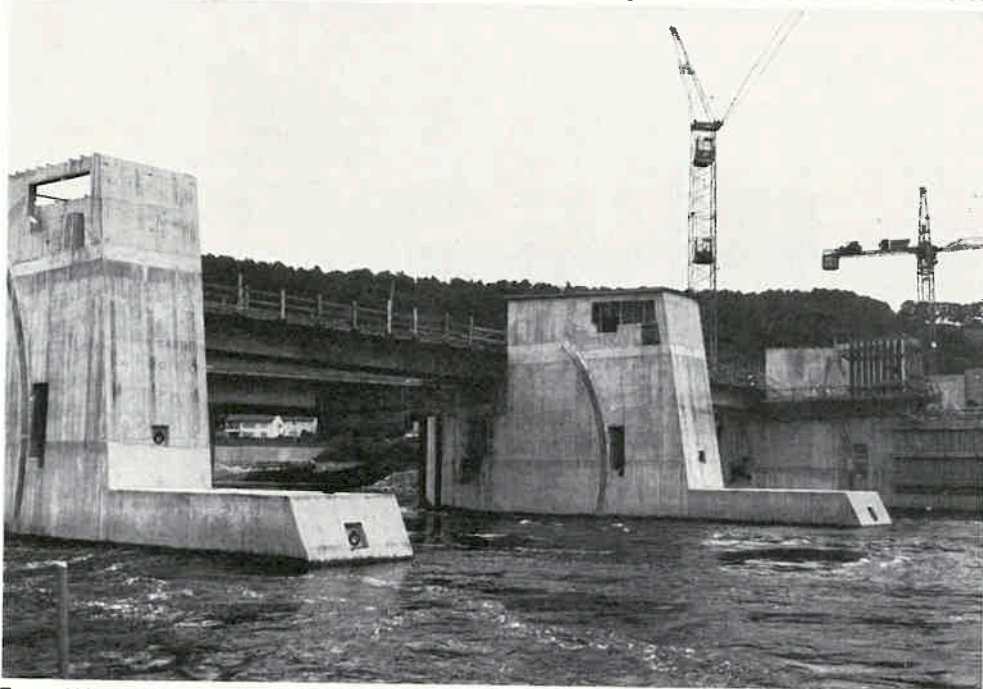
Das Wehr Bad Abbach am Beginn der Flußschleife, die vom Schifffahrtskanal umgangen wird, umfaßt drei Wehrfelder und die Bootsgasse. Das Bild vermittelt einen Blick auf die rechte Wehr-Baugrube nach der Flutung.

für die Planung und die Baetermine der durch mehrjährige Vorarbeit im wesentlichen bereits festgelegten Strecke zwischen Nürnberg und Kelheim mit einer Vielzahl laufender wasserwirtschaftlicher Maßnahmen und fertiger bzw. im Bau befindlicher Straßen und Brücken gar nicht zu reden.

Durch den Bau kleinerer Schleusen hätten wir nicht nur den Empfehlungen der Donau-Kommission nicht entsprochen, an die sich alle Unterlieger gehalten haben und halten, wir hätten auch für eine mindestens zehnjährige Bauzeit sehr erhebliche Belastungen für die Schifffahrt in

Kauf nehmen müssen und im übrigen erreicht, daß fast alle auf der Donau üblichen Schiffsverbände an den Schleusen umkoppeln müssen, zum Teil sogar zwei Schleusungen benötigen. Für Regensburg hätte es das Ende aller Träume bedeutet, der Umschlagplatz am Übergang der Donautrecke zur Kanalstrecke werden zu können. Linz wäre dann unabänderlich an seine Stelle getreten.

In zwei Gesprächen im März und April dieses Jahres mit Herrn Staatssekretär Ruhnau vom Bundesverkehrsministerium ist es dann nach umfangreichen, aber sehr aufgeschlossenen, von Fachleuten



Beim Wehr Regensburg ist in der ersten Baugrube im Donau-Südarm der Tiefbau für zwei Wehrfelder, Bootsgasse und Bootsschleuse fertiggestellt. Inzwischen gehen die Arbeiten in der zweiten Baugrube voran, die neben den zwei restlichen Wehrfeldern im Südarm auch das Kraftwerk enthält.

Bayerns einzige Reederei mit internationalem Wirkungskreis

Von Wilhelm Frohschammer,
Kapitän und Prokurist i. R.
der Bayerischen Lloyd Schiffahrts-AG

beider Häuser geführten Verhandlungen gelungen, die strittigen Punkte auszuräumen. Der Querschnitt in der Kanalstrecke wird nicht verringert und die Strecke Regensburg-Vilshofen erhält Schleusen von 24 m Breite und 230 m Länge. Damit bleibt eine wesentliche Forderung an die europäische Wasserstraße erfüllt, nämlich große Strecken mit einheitlichen Einheiten befahren zu können. Der Rhein und die Donau bis Regensburg entsprechen künftig den Anforderungen der Wasserstraßenklasse V. Die Zwischenstrecke von der Mainmündung bis nach Regensburg wird den Ansprüchen der Klasse IV genügen.

Der Ausbau der Rhein-Main-Donau-Verbindung ist in seine letzte, zugleich aber technisch schwierigste Phase eingetreten. Es muß der Jura, die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau überwunden werden. Außerdem sind noch die Altmühl von Dietfurt bis Kelheim und die Donau auszubauen. Die Arbeiten in der Donaustrecke Kelheim-Regensburg sind in vollem Gang; die Strecke kann zu Beginn des Jahres 1978 dem Verkehr übergeben werden. In den übrigen Teilstrecken wird ebenfalls bereits gebaut bzw. laufen die Maßnahmen gerade an.

Wenn der Bund die erst vor kurzem gemachten Zusagen einhält, seine Haushaltsansätze von derzeit 100 Mio DM auf 156 Mio DM für 1978 anzuheben und diesen Betrag für die folgenden Jahre zu halten, dann hoffe ich, daß der Verkehr vom Rhein zur Donau etwa Mitte der 80er Jahre aufgenommen werden kann. Damit wäre eine 3500 km lange Europawasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer durchgehend befahrbar, die 13 europäische Staaten miteinander verbindet.

Die Bayerische Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft (BL) ist das einzige Unternehmen der Bundesrepublik, das heute noch im internationalen Binnenschiffahrtsverkehr auf der Donau tätig ist. Mit einer Flotte von rund 70 Schiffen mit rund 27 000 PS und 65 000 Tonnen bedient die Reederei den Güterverkehr von und nach Häfen der acht Donau-Anliegerstaaten. In Zusammenarbeit mit Seereedereien führt der Bayerische Lloyd auch Transporte von und nach Häfen des Roten Meeres, der ostafrikanischen- und der Ostküste des Indischen Ozeans durch. Im Personenverkehr ist er im bayerischen und oberösterreichischen Raum tätig.

Die Geschichte des Unternehmens, das im Jahre 1913 mit Genehmigung des Königlichen Hauses u. Z. des König Ludwig III. v. Bayern gegründet wurde, ist von den staats- und wirtschaftspolitischen Ereignissen der letzten sechs Jahrzehnte im Donaauraum maßgeblich beeinflußt worden. Schon der Auf- und Ausbau der Transportorganisation und der Flotte — das erste Schiff wurde am 15. 6. 1914 von König Ludwig III. von Bayern getauft und in Dienst gestellt — ist durch die kriegereischen Auseinandersetzungen des Ersten Weltkrieges gestört und verzögert worden.

Die Folgen des verlorenen Krieges drohten 1918/1919 alle Anstrengungen des Reiches und des Landes Bayern wieder zunichte zu machen, eine eigene Donauflotte zur Förderung und Stützung der wirtschaftlichen Beziehungen zu den Donauländern einsetzen zu können. Mehr als die Hälfte der Flotte ging durch Kriegseinwirkungen und Reparationsleistungen verloren. Vier Dampfer, drei Motorfrachtschiffe und 42 Kähne sind übriggeblieben. Die Neuordnung der politischen Belange

der südosteuropäischen Völker hemmten gleichermaßen die Verkehrsentwicklung auf der Donau. Vorwiegend den persönlich guten Beziehungen des Ministerialrates im Bayerischen Staatsministerium des Äußern und seit Ende 1917 als Generaldirektor beim BL tätigen Geheimrates Ludwig von Donle war es zu danken, daß die Schiffsverkehrsbeziehungen mit den Staaten wieder in Gang kamen.

Bereits Ende 1919 kam es zum Abschluß eines Betriebsvertrages mit der Tschechoslowakischen Donauschiffahrts AG Prag und eines Betriebsgemeinschaftsvertrages mit der 1910 in österreichischen Besitz übergegangenen Südd. Donaudampfschiffahrts AG; 1920 mit der Brodarski-Syndikat S. H. S. Belgrad. Auch Rumänien garantierte der deutschen Flagge die Freiheit auf der rumänischen Donaustrecke. 1925 war der Wiederaufbau der Flotte und der Landorganisation mit eigenen Vertretungen und Umschlagsanlagen in bayerischen, österreichischen, ungarischen, jugoslawischen, bulgarischen und rumänischen Donauhäfen abgeschlossen. Die Struktur der Flotte war den Anforderungen der deutschen Wirtschaft angepaßt, im besonderen für den Transport von Stückgütern, Getreide und flüssigen Brennstoffen.

Eine Betriebsgemeinschaft (ab 1927) mit der österreichischen und ungarischen Donauschiffahrtsgesellschaft erweiterte das Transportangebot erheblich. Die fahrplanmäßige Bedienung aller wichtigen Donauhäfen mit verkürzten Laufzeiten der Transportgüter führten zu einem intensiven Warenaustausch auf der Donau und stellte den Warenbedarf der Binnenmärkte sicher.

Die gestiegene wirtschaftliche Funktion der deutschen Donauschiffahrt im Export

und Import wie im Transitverkehr auch über die deutschen Seehäfen führte zu einer vertieften Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn. Für sie wurde die Donauschiffahrt zum verlängerten Arm zum Südosten. Die Einführung von Durchfuhrtarifen zwischen dem Endhafen der Donauschiffahrt und den deutschen Nordseehäfen ist in diesem Zusammenhang besonders zu erwähnen.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges brachen alle Geschäftsverbindungen des Reiches und der Länder zu den Staaten Südosteuropas ab. Der Bayerische Lloyd verlor das gesamte Auslandsvermögen und 158 seiner Schiffe mit 13 500 PS und 109 000 Tonnen Tragfähigkeit. Die verbliebene Restflotte und die Landanlagen in den bayerischen Donauhäfen waren stark beschädigt. Die sowjetische Besatzung erstreckte sich nördlich der Donau bis an die bayerische Landesgrenze. 2000 km der befahrbaren Donau waren dadurch blockiert. Nur 250 km verblieben für die westliche Schifffahrt. Mit Personenschifffahrt und anderen Dienstleistungen konnte der Betrieb über Wasser gehalten werden.

In Erkenntnis der Bedeutung der deutschen Donauschiffahrt für die Volkswirtschaft unseres Landes setzten sich maßgebliche Organe im Rat der Vereinigten Wirtschaftsgebiete und des Landes Bayern, voran der Ministerialrat und spätere Staatssekretär Dr. Ludwig Seiermann, ein hervorragender Kenner der Donau, für die Erhaltung einer eigenen Donauschiffahrt ein. 1948/1949 kam, in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn, der Güterverkehr auf der westlichen Donau zwischen Regensburg und dem österreichischen Industriegebiet in Linz in Gang. Erst acht Jahre nach Kriegsende konnten

deutsche Schiffe in die russische Besatzungszone Österreichs einfahren. Voraussetzung hierzu waren die abgeschlossenen Wirtschaftsverhandlungen der Bundesrepublik mit Österreich. 1954 kam auf Regierungsebene ein Schiffsverkehrsvertrag mit der Volksrepublik Jugoslawien zustande. Bilaterale Abkommen mit den staatlichen Schiffsverkehrsunternehmen der Volksrepublik Ungarn (1954), Rumäniens (1955), Bulgariens (1956), der Tschechoslowakei (1956) und der Sowjetunion (1957) öffneten den Schiffen des Bayerischen Lloyd die Fahrt bis zu den Häfen der gesamten Donau. Die verstärkten Handelsbeziehungen der Donauländer, besonders auch der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Bayern, haben in den letzten Jahrzehnten zu erheblichen Zuwachsraten im Transportaufkommen geführt und die Donau wieder zu einer wichtigen Verkehrsader im europäischen Südostraum werden lassen. Wenn auch die Flotte des Bayerischen Lloyd im Vergleich mit den übrigen staatlichen Unternehmen relativ klein ist, so zählt sie doch zu den für die deutsche Wirtschaft interessantesten Partnern im Transportgewerbe. Als gleichberechtigtes Mitglied des „Bratislavaer Abkommens“, einer Vereinigung aller Donauschiffahrtsgesellschaften, welche die Frachtraten im internationalen Verkehr, die Gleichbehandlung der Schiffe in den Häfen, die gegenseitige Hilfeleistung, die Normung der Schiffe und vieles andere mehr regelt, vertritt der Bayerische Lloyd die Interessen der deutschen Flagge.

Der Transportzuwachs auf der Donau ist größer als auf anderen europäischen Wasserstraßen. Das Transportaufkommen des Bayerischen Lloyd lag in den letzten Jahren bei rund 1 Million Tonnen, die Transportleistung bei rund 650 Millionen

Tonnenkilometer. Die Umschlagleistung der Bayerischen Lloyd-Hafenbetriebe in den bayerischen Donauhäfen bei mehr als 1 Million Tonnen. Die wieder aufgenommene Fahrgastschiffahrt beförderte 1975 rund 70 000 Fahrgäste. Den technischen Fortschritt in der Binnenschiffahrt hat der Bayerische Lloyd von Anfang an genutzt, z. T. als Schrittmacher für die gesamte Donauschiffahrt — so mit dem Bau der ersten Tankmotorschiffe (1914), des ersten 1000-Tonnenkahnes (1916), der ölbefeuerten Dampfschiffe (1927), des ersten deutschen Schubschiffes (1930), des 1250-Tonnenkahnes als Combischiff und des schiebenden Selbstfahrens (1962/63). Die Umstrukturierung der Flotte in den letzten Jahren, die Konzentration in der Verwaltung und Organisation und die Ausweitung auf den expeditionellen Sektor stellen weitgehende und auf die Zukunft des Unternehmens ausgerichtete Schritte zur finanziellen Verbesserung dar, in dessen Aktienbesitz sich nahezu fast ausschließlich der Bund und das Land Bayern teilen. Die Schiffe des Bayerischen Lloyd befahren seit Jahren wieder die 2300 km lange Donau. Er besitzt entlang dieser wichtigen Wasserstraße Agenturen und Niederlassungen in allen wichtigen Donauhäfen bis zu den Mündungshäfen Reni und Ismail in Rußland.

Aspekte der deutschen Donauschifffahrt

Von Dr. Horst Erbguth,
Mitglied des Vorstandes
der Bayerischen Lloyd Schifffahrts-AG

Regensburg liegt am Ende der rund 2300 km langen Schifffahrtsstraße „Donau“, einer Wasserstraße, die seit Kriegsende wesentliche Ausbauten (Stauhaltung Eisernes Tor, Schleusen in Österreich und Deutschland, Niederwasserregulierung in Deutschland etc.) erhalten hat, die aber immer noch höchste nautische Anforderungen an Schiff und Personal stellt. Ein Schiffsverband mit dem Reiseziel Rußland benötigt bis zu seiner Rückkehr nach Regensburg (einschließlich der Aufenthalte für Laden und Löschen) rund sechs bis sieben Wochen. In dieser Zeit sind die Besatzungen häufig länger ohne Verbindung zur Verwaltung auf sich selbst angewiesen.

Die Flottenstruktur auf der Donau ist recht unterschiedlich. Sie reicht heute noch von der Schleppschifffahrt im herkömmlichen Sinn über moderne schiebende Selbstfahrer bis hin zu Schubverbänden. Die schiebenden Selbstfahrer werden besonders von den westlichen Schifffahrtsgesellschaften Bayerischer Lloyd (BL) und Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) eingesetzt. Während der Bayerische Lloyd und die DDGS den Weg von der Schleppschifffahrt zu schiebenden Selbstfahrern — wie im Rheinstromgebiet — beschritten haben, als sie ihre Flotte umstrukturierten, sind die Donauschifffahrtsgesellschaften der Staatshandelsländer im Begriff, direkt von der Schleppschifffahrt zur Schubschifffahrt überzugehen.

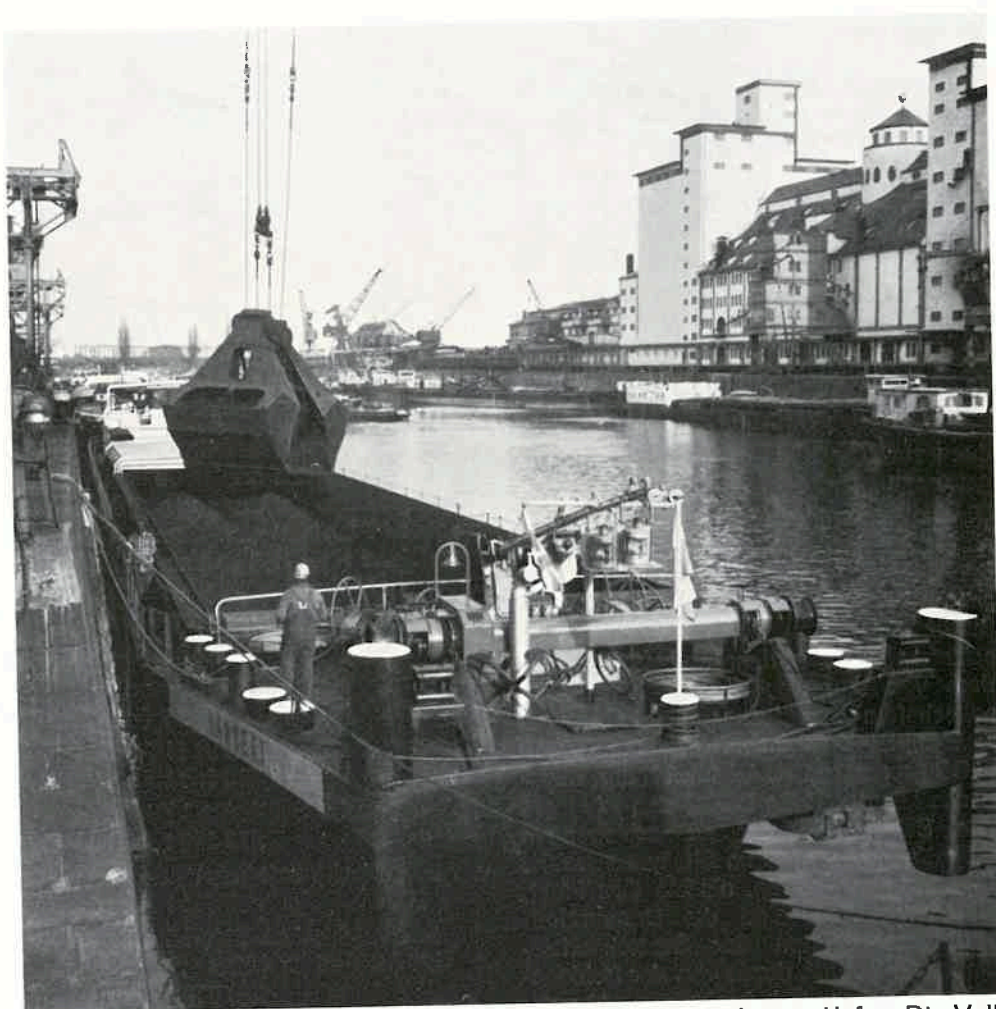
Die Zweckmäßigkeit der jeweiligen Betriebsform hängt weitgehend von den zu befahrenden Verkehrsrelationen ab. Beispielsweise verkehren heute auf der unteren und mittleren Donau Schubverbände mit 15 000 bis 20 000 t Ladung. Der Schubverband stellt hier die günstigste Betriebs-

form dar. Für den Verkehr von und nach Regensburg erscheinen der Selbstfahrer und der schiebende Selbstfahrer so lange das geeignetste Betriebsmittel, bis Regensburg auch von Zweier- und Vierer-Schubverbänden angelaufen werden kann. Dies dürfte erst Ende der 80er Jahre möglich sein.

Mit rund 65 000 t Tragfähigkeit und 70 Schiffen und 25 000 PS stellt der Bayerische Lloyd das kleinste Flottenkontingent der gesamten Donauflotte von rund 3,1 Millionen Tonnen Tragfähigkeit dar. Die Donaufлотten, besonders der südosteuropäischen Schifffahrtsgesellschaften, haben sich in den letzten Jahren wesentlich weiterentwickelt und vergrößert. In die insgesamt 3,1 Millionen Tonnen Tragfähigkeit (Stand 1. 1. 1974) teilen sich die Schifffahrtsgesellschaften folgender Länder:

die russische Schifffahrt SDP	810 000 t (= rd. 28 %)
die jugoslawischen Schifffahrten	
IRB und DL	689 000 t (= rd. 23 %)
die rumänische Schifffahrt NAVROM	518 000 t (= rd. 17 %)
die ungarische Schifffahrt MAHART	272 000 t (= rd. 9 %)
die bulgarische Schifffahrt BRP	252 000 t (= rd. 8 %)
die österreichischen Schifffahrten	
DDSG und COMOS	208 000 t (= rd. 7 %)
die tschechische Schifffahrt CSPD	177 000 t (= rd. 6 %)
den Bayerischen Lloyd	65 000 t (= rd. 2 %)

Die Größe der einzelnen Schifffahrtsgesellschaften muß in Abhängigkeit zu den jeweiligen Einsatzgebieten gesehen werden. Während bei der jugoslawischen, rumä-



Die Heimat der Bayerischen Lloyd Schiffahrts-AG: der Regensburger Hafen. Die Vollendung des Europakanals soll Regensburg und seinem Hafen weiteren wirtschaftlichen Aufschwung bringen.

nischen und ungarischen Schifffahrt dem innerstaatlichen Verkehr, der ausschließlich diesen Schifffahrten vorbehalten ist, eine wesentliche Bedeutung zukommt, wird die Transportleistung von den westlichen Schifffahrten weitgehend im grenzüberschreitenden Verkehr erbracht. Die hauptsächlich vom Bayerischen Lloyd gefahrenen Relationen sind Regensburg—Linz 252 km, Belgrad—Regensburg 1211 km, Osijek—Linz 660 km, Giurgiu—Wien 1421 km bzw. Regensburg 1884 km sowie Regensburg—Izmail 2322 km.

Nach dem Stand des Jahres 1973 wurden auf der Donau insgesamt 62 Millionen Tonnen befördert, davon im grenzüberschreitenden Verkehr 20 Millionen Tonnen. Auf den Durchgang an der deutsch-österreichischen Grenze entfielen 2,5 Millionen Tonnen im Jahr 1973, wovon rund 47 % aus dem Südosten bzw. nach dem Südosten Europas gingen. Die durchschnittliche Transportweite im grenzüberschreitenden Donauverkehr liegt bei rund 912 km.

Der Bayerische Lloyd, der ausschließlich seine Transportleistung im grenzüberschreitenden Verkehr erbringt, steht besonders im Verkehr mit den südosteuropäischen Ländern voll im Wettbewerb zu den Reedereien dieser Staatshandelsländer. Daß infolge der Frachten- und Wettbewerbspolitik dieser Länder der Schifffahrtsbetrieb keinen Kostenausgleich in den letzten Jahren mehr erreichte, dürfte verständlich sein. Die umfangreichen Schritte zu Rationalisierungen und Umstrukturierungen, die Dank der Unterstützung der Gesellschafter möglich waren, haben zwar vom betrieblichen Ablauf her Kosteneinsparungen gebracht. Diese Erfolge werden aber nur nachhaltige Wirkungen zeigen, wenn auch die Einnahmen-

seite durch Erhöhung der Frachten und Optimierung des Fahrzeugumlaufes verbessert werden kann.

Das Wettbewerbsverhalten der Schifffahrtsgesellschaften der südosteuropäischen Länder geht nicht von normalen, unseren Verhältnissen entsprechenden Rentabilitäts Gesichtspunkten aus. Vielmehr spielen wirtschafts-, handels- und devisenpolitische Gründe für ihre Tätigkeit in der Donauschifffahrt eine entscheidende Rolle. Wie im Rheinstromgebiet besteht auch bei den Donaureedereien eine internationale Konvention, das sogenannte Bratislavaer Abkommen, dem sich inzwischen alle Donau-Schifffahrtsgesellschaften angeschlossen haben. Der Bayerische Lloyd gehört diesem Abkommen seit 1969 an. In diesem Abkommen sind die Frachten und sonstige Frachtnebenbedingungen sowie die Agentierung, Verschleppung und Betreuung fremder Schiffe festgelegt. Das Bratislavaer Abkommen wurde im Jahr 1955 geschaffen und trat im Jahr 1956 in Kraft. Seither sind die Frachten nicht an die ständig gestiegenen Kosten angepaßt worden.

Die Bemühungen der westlichen Schifffahrtsgesellschaften Bayerischer Lloyd und Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in den verschiedenen Direktorenkonferenzen, die Frachtsätze zu erhöhen, blieben bisher erfolglos. Dies ist für die westlichen Schifffahrtsgesellschaften eine enttäuschende Entwicklung, weil das Ausmaß der Kostensteigerungen mehr denn je eine Anpassung der seit 1955 unverändert gebliebenen Frachten erforderlich macht. Hinzu kommt noch, daß die festgelegten Frachtsätze im Bratislavaer Abkommen in Rubel ausgedrückt sind. Der Rubel ist seitdem um rund 20 % abgewertet worden, so daß sich die Frachten

im Fall der Umrechnung in D-Mark sogar noch um diesen Prozentsatz gegenüber 1955 ermäßigten. Die westlichen Schiffahrtsgesellschaften, die als Unterfrachtführer der südosteuropäischen Schiffahrten bzw. über ihre Speditionsgesellschaften mit eingeschaltet werden, haben also neben den Kostensteigerungen noch einen Verfall der Frachten durch Wechselkursänderungen hinnehmen müssen. Diese Form der langfristig eingefrorenen Preise kommt einer besonderen Form eines Preisdumpings gleich.

Der Bayerische Lloyd wird bei der diesjährigen Direktorenkonferenz erneut einen Antrag auf Frachterhöhung stellen und ihn mit der falschen Tarifstruktur für Verkehre von und nach oberen Donaustationen begründen. Ob die Schiffahrtsgesellschaften der südosteuropäischen Länder wirklich an einer Frachterhöhung interessiert sind, muß aufgrund der jahrelangen vergeblichen Bemühungen der westlichen Schiffahrten mit Ausnahme im Verkehr mit jugoslawischen Schiffsstationen als fraglich angesehen werden.

Bei der Ladungsgutwerbung im Verkehr zwischen den südosteuropäischen Ländern und der Bundesrepublik Deutschland ist eine freie Akquisition, wie auf den westlichen Wasserstraßen üblich, im Wettbewerb zu den Schiffahrtsgesellschaften der südosteuropäischen Länder nur sehr begrenzt möglich. Während die westlichen Schiffahrtsgesellschaften über ihre Niederlassungen in den Staatshandelsländern faktisch keine eigene Akquisition betreiben können, ist dies den Reedereien der Staatshandelsländer in Deutschland und Österreich möglich. Die westlichen Schiffahrtsgesellschaften können praktisch keine Transporte zwischen südosteuropäischen Ländern abschließen. Im umge-

kehrten Fall ist dies den Reedereien der Staatshandelsländer auch im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich möglich. Aus diesem Verhalten und den gegebenen Möglichkeiten ergibt sich:

a) Die Reedereien der Staatshandelsländer erhalten über ihre Produktions-, Handels- und Speditionsgesellschaften jede nur mögliche Unterstützung, um Exporte möglichst cif deutschen Bestimmungsstationen zu liefern und Importe möglichst fob deutschen Verladestationen zu übernehmen, um selbst die Transportvergabe auf der Donau in Händen zu halten und den Transportpreis im Interesse der eigenen Wirtschaft zu gestalten. Auch schrecken die Handelsgesellschaften im Einzelfall nicht davor zurück, zwischen cif- und fob-Angeboten bei Exporten Preisdifferenzen zu setzen, die derart niedrig sind, daß sie sich frachtlich nicht erklären lassen und Dumpingmaßnahmen ähnlich kommen. Dieses Verhalten dient nur dem Ziel, die Transporte selbst zu fahren, um Devisen zu sparen bzw. zusätzliche Deviseneinnahmen zu erzielen.

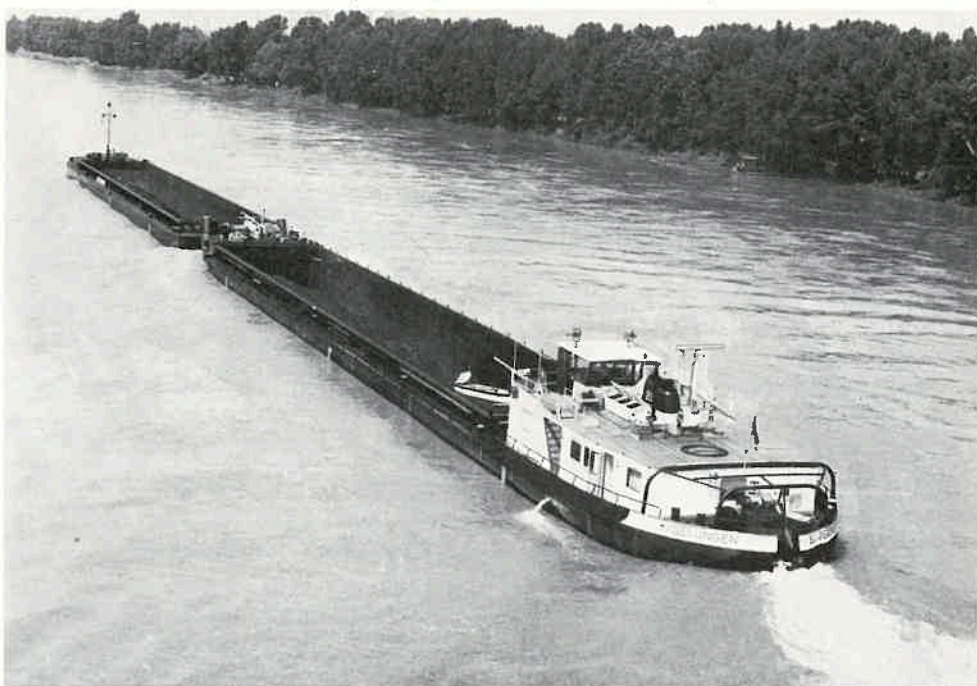
Nur der Hinweis der westlichen Schiffahrtsgesellschaften auf eine größere und bessere Transportqualität in der Beförderung der Güter veranlaßt den deutschen Exporteur bzw. Importeur immer wieder mit Nachdruck, die cif- und fob-Klauseln entsprechend umzustellen, um damit selbst die Transportvergabe auf der Donau bestimmen zu können.

b) In den sogenannten Westverkehren oder sonstigen freien Verkehren versuchen sich die Reedereien der südosteuropäischen Länder gleichfalls einzuschalten, um unter Ausspielung ihrer

rechnerischen Kostenvorteile und aus Gründen der Devisenerwirtschaftung zum Transportabschluß zu kommen. Da die erwirtschafteten Devisen in verschiedenen Fällen noch mit sogenannten Devisenaufgeldern in die jeweilige Landeswährung umgetauscht werden, verzerrt sich das Preis-, Kosten- und Wettbewerbsgefüge zwischen den westlichen und östlichen Schiffahrtsgesellschaften vollends.

Die Schiffahrts- d. h. Quotisierungsabkommen zwischen dem Bayerischen Lloyd und den Schiffahrtsgesellschaften der einzelnen südosteuropäischen Länder sind mit dieser Problematik be-

lastet. Diese Schiffahrtsabkommen können zwar als Ersatz für die fehlende Akquisitionsmöglichkeit der westlichen Reedereien angesehen werden. Die Schiffahrtsabkommen haben neben Frachtvereinbarungen eine quotenmäßige Aufteilung der Transporte zwischen den Schiffahrtsgesellschaften der jeweiligen Länder zum Inhalt. Zur Zeit bestehen derartige Abkommen zwischen dem Bayerischen Lloyd und der SDP, der jugoslawischen Schiffahrtsgruppe JRE/DL, der MAHART und CSPD. In diesen Tagen werden auch Gespräche mit der Bulgarischen Schiffahrt in Regensburg geführt.



Wesentliche Bestandteile dieser Abkommen sind die Aufteilung der Mengen und die anzuwendenden Frachtentgelte. Gerade bei den Frachtentgelten kommt die gesamte Problematik der seit 1955 eingefrorenen Frachten zum Tragen. Heute werden sogar von verschiedenen staatlichen Speditionsgesellschaften die Frachten des Bratislavaer Abkommens nicht einmal dem Bayerischen Lloyd zugestanden. Dies führt dazu, daß dem Bayerischen Lloyd entweder eine Beteiligung an den Transporten über die staatlichen Schifffahrts- und Speditionsgesellschaften in Einzelfällen nicht im vollen Umfang gewährt bzw. versagt wird oder aber eine Beteiligung zu Frachten angeboten wird, die kosten-/ertragsmäßig nicht akzeptabel sind. Dies führt dazu, daß sich der Bayerische Lloyd nicht oder nur begrenzt an bestimmten Transporten beteiligen kann.

Offizielle Stellen und der Bayerische Lloyd sind bemüht, in Verhandlungen mit Schifffahrtsgesellschaften und Ministerien diese Lage zu bessern. Welche Nachteile sich im Fall der Aufgabe bestimmter Positionen auf der Donau einzelwirtschaftlich für die deutsche Im- und Exportwirtschaft und gesamtwirtschaftlich ergeben können, läßt sich vorstellen und braucht gerade im Hinblick auf die näherrückende Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung nicht weiter dargelegt zu werden.

Trotz dieser Problematik ungleicher Ausgangs- und Wettbewerbslagen der westlichen Schifffahrten muß gesehen werden, daß die Donau früher und heute in verstärktem Maß für die verladende Im- und Exportwirtschaft in Deutschland und den übrigen westeuropäischen Ländern einen

interessanten, leistungsfähigen und preisgünstigen Transportweg mit freien Transportkapazitäten von und nach Südosteuropa und dem Vorderen Orient darstellt. Frachtkostenmäßig liegt die Donau selbst unter Berücksichtigung der Vor- und Ablaufkosten sogar noch für Verladungen ab dem Ruhrgebiet im gebrochenen Bahn-/Donauweg günstiger als der durchgehende Bahn- bzw. Lkw-Weg.

In letzter Zeit sind frachtgünstige Zu- und Ablaufmöglichkeiten für Regensburg konzipiert worden, die verstärkt Güter im gebrochenen Weg über Regensburg lenken konnten. Auch haben sich in Regensburg Dienstleistungsbetriebe verschiedener Art angesiedelt, die diese Entwicklung wesentlich gefördert haben. Es sind zudem Kooperationen zwischen Unternehmen in Regensburg und Nürnberg entstanden, um heute schon mit der Bahn oder dem Lkw von der Donau zum Main und Rhein eine Gesamttransportkette und einen Transportweg anzubieten. Heute ist es mehr denn je erforderlich, den Transportweg „Donau“ stärker bei der verladenden Wirtschaft ins Bewußtsein zu rufen und Vertrauen für diesen Weg zu wecken. An dieser Stelle sei auf die besonderen Entwicklungen im sogenannten Donau-See-Verkehr ab Regensburg hingewiesen, ein Verkehr von Gütern aus ganz Deutschland nach den Häfen des östlichen Mittelmeeres. Im Jahre 1976 rechnen wir mit einem Volumen von rund 50 bis 70.000 t. Mit der Verladung der Güter in Donauschiffe in Regensburg, die in der Donaumündung auf Seeschiffe umgeladen werden, erhält der Verloader zum Zeitpunkt der Verladung ein akkreditivfähiges Reedereikonossement ausgehändigt. Der Verloader wird damit einer Verladung im Seehafen gleichgestellt.

Die Donau ist ein leistungsfähiger Transportweg, der unter Einschaltung leistungsfähiger Unternehmen der verladenden Wirtschaft Sicherheit, Vorteile und zusätzliche interessante Möglichkeiten für den Absatz der Ware unter Umgehung zum Teil verstopfter Landverkehrswege bieten kann.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffsahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg

Luftbilder: Bischof & Broel (2)
Lorenz Wolf (1)

Fotos: Bayerischer Lloyd (2)
Rhein-Main-Donau AG (1)

Druck: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch

Klischees: Klischee-Anstalt Döss, Nürnberg